

## **Проблемы и перспективы развития кп «харьковский метрополитен»**

В.А. ЕСИНА, Ю.А. ВАЖЕХА

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

*61002 Украина, г. Харьков, ул. Революции, 12*

*lerik\_yes@bk.ru*

Харьковский метрополитен – главная транспортная артерия города. Это комплекс многочисленных инженерных сооружений, которые обеспечивают скоростные безопасные массовые перевозки пассажиров. Ежедневно метрополитеном пользуются более 800 тыс. человек, а с начала эксплуатации было перевезено более 6 млрд. пассажиров.

В результате эффективного управления Харьковский метрополитен стал лидером отрасли, лучшим из метрополитенов СНГ. Именно это предприятие одним из первых в Европе внедрило систему безопасности движения поездов на основе средств автоматического регулирования скорости с автоматической локомотивной сигнализацией и освоило эксплуатационную работу подвижного состава одним машинистом без помощника. Это позволило без ущерба в решении задач по обеспечению безопасности перевозок высвободить около 150 помощников машинистов электропоездов.

Важное место в наше время занимает проблема создания единой цивилизованной транспортной системы города. Реальное её решение начало воплощаться в жизнь с момента передачи ГП «Харьковский метрополитен» в коммунальную собственность. Таким образом, метрополитен стал базой для создания первого и пока единственного в СНГ единого диспетчерского центра по управлению городским пассажирским транспортом в режиме реального времени с обработкой данных движения городского электрического транспорта и коммерческих автобусных маршрутов для дальнейшей оптимизации городской транспортной системы. Это позволит не только регулировать пассажиропотоки в любой части города, но и оперативно реагировать на качество обслуживания пассажиров введением дополнительных транспортных единиц, построения реальных

графиков подачи транспорта в зависимости от наличия пассажиропотока в то или иное время суток и т.д. Это нововведение даст возможность добираться в любую точку года с минимальным количеством пересадок, или и вовсе без таковых. Появится единый электронный билет.

Также планируется внедрение пересадочных узлов для беспрепятственного движения пассажиров по городу. Автоматика, которой будут оснащены пересадочные узлы, сама будет регулировать время высадки и посадки пассажиров, стоимость проезда (в зависимости от дальности поездки), следить за периодичностью движения транспорта. Такая система не только создаст удобства для пассажиров и перевозчиков, но и уменьшит нагрузку на улично-дорожную сеть города, особенно в часы пик.

Стимулов стремиться к активной работе на коммунальном предприятии «Харьковский метрополитен» не так уж много так как затраты на эксплуатацию подвижного состава немалые и не покрываются доходами от перевозок и выплатами из государственного бюджета. В 2008 году убыток составил 6160,7 тыс. грн., но к 2009 году эта величина сократилась до 2358,8 тыс. грн. в связи с увеличением субвенций, а также определяющее влияние оказало увеличение объема перевозок в 2009 году по сравнению с 2008 на 12 млн. пас. Хотя все еще наблюдается отставание от плана по перевозкам пассажиров на 6724,5 тыс. пас. за 2009 год, все же есть положительная тенденция, которая в перспективе поспособствует внедрению современных технологий и оптимизации транспортной системы города.

Данные изменения приведут к возврату активного использования населением городского электрического транспорта, что значительно упростит передвижение по городу и улучшит его экологическую составляющую.